

## 令和7年度 第2回 逗子市地域公共交通活性化協議会 会議概要

- 1 開催日時 令和7年10月30日（木）15：00～17：30
- 2 開催場所 市役所5階 第2・3会議室
- 3 出席委員 桐ヶ谷会長、加藤座長、清水委員、小矢委員、曾志委員、中林委員、齋藤委員、長嶋委員、植田委員、阿部委員、小堤委員、菊池委員、嘉山委員、国分委員、秋本委員、大内委員、森下委員、加納委員、廣野委員、野地委員、津田委員、堀田委員
- 4 欠席委員 三浦委員、芦田委員、黒羽委員
- 5 オブザーバー 京浜急行バス株式会社 木村課長補佐
- 6 事務局 環境都市部 石井部長、三澤次長  
環境都市課 平元専任主査、飯島主事、小崎主事補  
復建調査設計株式会社 吉野氏、李氏、横山氏
- 7 会議概要作成者 環境都市課 平元
- 8 会議の公開、非公開の別 公開
- 9 傍聴者数 5人
- 10 議題
  - (1) 市民懇談会の実施結果及び福祉関係者懇談会の実施（報告）
  - (2) 市民アンケート調査結果速報（報告）
  - (3) モビリティデータに関する分析結果（報告）
  - (4) 現状把握及び重点的に対応すべき方針（地域交通の目指す姿）たたき台（協議）
  - (5) 今後のスケジュール（報告）
- 11 配付資料
  - ・令和7年度 第2回 逗子市地域公共交通活性化協議会 次第
  - ・【資料1-1】逗子市内を「おでかけ」しやすくするプロジェクト～逗子市地域公共交通活性化協議会だより～
  - ・【資料1-2】逗子市地域公共交通ワークショップ【実施結果】
  - ・【資料2】逗子市市民アンケート調査結果報告書【速報版】
  - ・【資料3】モビリティデータに関する分析結果
  - ・【資料4】現状把握及び重点的に対応すべき方針（地域交通の目指す姿）たたき台
  - ・【資料5】逗子市地域公共交通計画 策定スケジュール（令和7年10月）
  - ・【参考資料】逗子市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

## 12 審議経過等

### (1) 市民懇談会の実施結果及び福祉関係者懇談会の実施（報告）

- ・市民懇談会の実施結果及び福祉関係者懇談会の実施について事務局から説明を行った。
- ・委員からの意見は特になし。

### (2) 市民アンケート調査結果速報（報告）

- ・市民アンケート調査結果速報について事務局から説明を行った。
- ・委員より、訪問頻度や外出頻度、渋滞状況、アンケート回収率の解釈、地域に応じた施策の必要性についての意見が述べられた。

項目ごとの詳細は、以下のとおり。

#### ■訪問頻度について

- ・訪問頻度という言葉はあまり聞かないが、わかりやすい言葉なのか。

⇒アンケート内の設問で訪問頻度という言葉を入れており、その設問への空欄回答は少ないことから、言葉の意味は理解した上で回答いただいていると認識している。（事務局）

⇒「訪問」は、漢字で「訪ねて問う」と書くので、訪ねた上で話すニュアンスが含まれるのではないか。また、「訪問」は英語では「トリップ(trip)」に相当し、日本語では途中の移動というよりも行き先に焦点が当たる言葉になる。そのため、あまりこのようなアンケートでは使われない言葉である。今回のアンケートでは、文脈上、回答者は移動のことだと理解して答えていると考えられる。（座長）

- ・理想的な通勤通学の訪問頻度が現実の訪問頻度より少ないので、仕事や学校に行きたくないという解釈になるのか。逆に、趣味・娯楽は理想の方が訪問頻度は増えているので、もっと趣味・娯楽を楽しみたいということか。

⇒通勤に関しては、コロナ後にリモート環境が整っているにもかかわらず出社を求められている方が出社頻度を減らしたいと考えている可能性がある。趣味・娯楽で頻度を増やしたいのは、家族の送迎などの制約により、理想より回数が少なくなっているのではないかと考えている。（事務局）

⇒コロナ後、在宅勤務の減少により会社を変える人が増えているという報道もある。移動したくない人は理想の頻度が少なくなり、移動したい人は多くなるという満足度や移動自体の付加価値を示している可能性がある。通勤通学で理想の訪問頻度が少ないので、本当はこの交通手段ではなく別の交通手段で行きたいが、今はどうしようもなくこの交通手段を使っているという不満の表れの可能性もある。（座長）

## ■外出頻度について

- ・同居家族が送迎することで高齢者が動きやすいと思われがちだが、実際には同居でも独居でも外出頻度が変わらないケースもある。家族への依存度を把握することが重要ではないか。
- ・逗子市は統計上の独居世帯は少ないが、高齢者のみまたは高齢者1人の昼間独居(日中の家族不在)が実際には非常に多いため、統計上の独居だけに焦点を当てる認識違いが生まれる可能性がある。

⇒家族構成の属性データがあるため、クロス集計で何か見えるものがあるか検討したい。(事務局)
- ⇒過去の経験では、同居だから送迎してもらえるわけではなく、むしろ気兼ねする場合もある。同居・独居に関わらず、その人の身体的状況の方が重要であり、独居だから特別な支援をするといった政策は適切ではない。福祉の視点で丁寧に検討する必要がある。(座長)
- ・移動困難者のグループを定義した上で、理想と現実の移動頻度の差を見ることが重要ではないか。本当は出かけたいが出かけられない人の実態を把握するため、属性ごとの傾向を丁寧に見るべきである。

⇒移動困難者の状況についてはクロス集計で重点的に把握すべきと考えている。歩行の許容距離も年代や身体状況によって異なるため、「お出かけ不便地域」をどう見ていくかのヒントになる。いただいた視点を踏まえて分析を進めていきたい。(事務局)
- ⇒移動困難者の回答結果は、アンケート回答率37%のうちの一部になるため、サンプル数が少なくなる。福祉の検討会で様々な状況を把握している方からアドバイスをいただき、データの解像度を高める必要がある。(座長)

## ■渋滞状況について

- ・「渋滞していることは少ない」という回答が半数程度あるのは、実感と乖離している。回答者の年代が70代以上に偏り、道路が混雑していない時間帯に出かける人が多いことが影響しているのではないか。また、50代の回答が少ないので、多忙でアンケートに答える時間がなかったからではないか。

⇒回答者の年代は比較的満遍なく回収できており、偏りはないと考えている。逗子の渋滞については、毎日Google mapの渋滞状況を確認しているが、同じ場所・同じ時間帯でも日によって混雑状況が異なり、規則性が読めない。ただし、土日は平日に比べて渋滞時間が長い感覚もあるので、回答者の移動時間帯のばらつきによって感じ方が異なるのかもしれない。実際、p8のデータを見ると、通勤通学や買い物では渋滞の割合が高く、通院・通所や趣味・娯楽では渋滞が少ない傾向があり、移動目的や時間帯によって渋滞の実感が異なると考えられる。(事務局)
- ⇒「ほぼ毎回渋滞している」という状況は影響が大きいため、アンケート結果と渋滞の現状整理結果(Googleマップの渋滞状況結果等)と組み合わせれ

ば、規則性が見えてくる可能性がある。「ほぼ毎回渋滞」の箇所を特定し、改善策を検討することで、満足度を高める施策の優先度が明確になる。(座長)

- ・アンケートの設問では、市内での移動か市外への移動かが明確ではないため、市内の渋滞実態を正確に把握出来ないのではないか。例えば、市外へバスで移動した際の渋滞も含まれている可能性がある。

⇒設問では目的地を記載してもらっているため、居住地と目的地を組み合わせた分析は可能である。ただし、移動手段の組み合わせ順序(例:市内でバスに乗ったのか、市外でバスに乗ったのか)までは把握出来ていない。本当に実態を追うのであれば、パーソントリップ調査が必要になるが、回答者の負担が大きいため、ある程度回答のしやすさも重視した結果、現在のアンケート設計となっている。今後、ヒアリング等の具体的な調査をする際は、詳細に確認が出来るような配慮をしながら実施していきたい。(事務局)

⇒行き先が市内だったら市内で渋滞していると捉えることが出来る。その上で交通手段別にクロス集計し、例えば市内移動の自動車やバスの不満が高いという結果が得られた場合、どこで渋滞しているかを確認し、その改善を実施するという流れで対策していくけば、10~20年先になるかもしれないが、渋滞解消に繋がると考えている。(座長)

- ・p8の買物の移動実態を見ると、現役世代は週1回より少ない頻度が多く、土日に集中して買い物をしている可能性がある。駅周辺のスーパーや商店街は土日に混雑するため、年齢とクロス集計することで渋滞の実態が解明できるのではないか。

### ■アンケートの回収率について

- ・今回のアンケートの回収率は約37%となっており、田舎だと60%以上の回収率等もあるが、逗子市の規模の自治体で3,000人に配布して30%台後半だったら普通だと思う。逆に言えば、アンケートに回答した人は逗子の交通に問題意識を持っている人であり、回収率がこのレベルであれば良いと捉えることもできる。また、この回収率結果から、逗子の公共交通は便利だとは言い切れない状況であり、このような協議会をきちんとやることの重要性もわかる結果である。(座長)

### ■地域に応じた施策の必要性について

- ・アンケートで移動目的を通勤通学、買い物、通院・通所、趣味・娯楽に分けているが、地域ごとに優先順位が変わるとと思う。最終的に各目的をどう達成するかを整理する必要がある。
- ・市のアンケートは住民の現状を聞いているだけではないか。令和5年度に実施した住民自治協議会アンケートでは、困り事、いつ使うか、どうだったらいいかを具体的に聞き、目的と困っていることに手を差し伸べる内容を吸い

上げた。逗子市全般で1つの公共交通を考えると、既存の交通手段ばかりになくなってしまうが、地域によって実態が異なるため、地域ごとに特化した方向性を考えるべきではないか。バスだけでなく、様々な乗り物に対して、いかに足を運んでもらえるかを検討すべきである。

⇒具体的な施策については、医者と患者が話し合うように、懇談会を通じて地域の皆さんと丁寧に議論する必要がある。既存の交通機関も変わっていく必要があるが、事業者としては限られた人数でどうするかという課題もある。緊急を要するところは優先的に対応する必要がある。場合によっては、移動販売やシニアカーのレンタル・シェアなど、交通以外の手段も含めて検討すべきである。(座長)

## ■その他

- p8コメント1行目は「通院・通所は月に1~2回が半数以上」ではないか。
- 最終的な方向性が全世代を対象とするのか、中高年人口を占める層を対象とするのかによって、必要なデータが異なる。60歳以上または75歳以上の高齢者のデータがより必要ではないか。

### (3) モビリティデータに関する分析結果（報告）

- モビリティデータに関する分析結果について事務局から説明を行った。
- 委員からの意見は特になし。

### (4) 現状把握及び重点的に対応すべき方針（地域交通の目指す姿）たたき台（協議）

- 市現状把握及び重点的に対応すべき方針（地域交通の目指す姿）たたき台について事務局から説明を行った。
- 委員より、生活を支える移動環境の確保に関する意見や、逗子における地域交通の目指す姿についての要望等が述べられた。
- 項目ごとの詳細は、以下のとおり。

## ■生活を支える移動環境の確保について

- スズキヤの移動販売が市内各地で行われており、小坪地区での利用者も多いことから利用者アンケートを取りたいと考えている。移動販売により駅周辺のスーパーへ行く頻度が減れば、公共交通の必要性も変化する。交通以外のサービス(移動販売等)と組み合わせることで、生活満足度を上げることも考えるべきではないか。

⇒スズキヤの移動販売利用者へのアンケートを実施される場合はその結果をぜひ教えていただきたい。また、ご指摘の通り重要な点は住民の生活をどのように支えるかである。各地域の移動販売の状況、坂道、住民の属性などを踏

まえ、生活に対してどこまで移動で支える必要があるかを交通以外の要素も含めて検討したいと考えている。(事務局)

### ■逗子における地域交通の目指す姿について

- ・資料 4 の p2 は逗子には当てはまらないのではないか。この図は都市部と地方部を左右に分けており、逗子は右側(都市部)に分類されるが、実際には交通サービスを享受出来ない人がいる。武蔵野市のムーバスの例では、市内全域がバス停圏域に入っているが、高齢者や移動が困難な人はそこまで歩けないため、さらに停留所を増やしたり、運賃を下げたりする等の重層的なサービスが必要だった。p2 の図を逗子の実態と合わせる場合は、左右ではなく上下(サービスを享受出来る人と出来ない人)で整理すべきである。(座長)
- ・逗子の課題は 2 つで、1 つ目は使えない人を使えるようにすること(アクセス・イグレスの改善、移動困難者への直接的サービス)、2 つ目は使えるはずなのに使ってもらえない人にどう使ってもらうか(渋滞緩和、定時性向上、円滑な移動の実現)。これを上下で整理すべきである。(座長)
- ・観点 1 の言葉は「暮らしに必要な移動を守る」ではなく、「より多くの方が豊かな暮らしができるようにするための移動」を目指すべき。「守る」は田舎の発想であり、逗子は本数も路線もある地域なので、アクセス・イグレスの改善や移動困難者へのサービス提供により、日常生活及び社会生活の充実を目指すべきである。観点 2 も「使いやすい公共交通」ではなく、「円滑に移動できるようにするための公共交通充実」または「道路を有効活用し、少ない車両・人でたくさんの方が動けるようにすること」を目指すべき。渋滞緩和のためにまとめて動いてもらうことが重要である。観点 3 の「持続可能」は、将来も続していくことを意味する。運転手不足を解消するには、今だけでなく将来に向けた育成や待遇改善が必要である。(座長)

⇒バス路線が比較的充実している逗子の中で、アクセス出来ない人をどう拾うかという視点を表現するために p2 の図を使用した。ただ、ご指摘の通り、この図だと公共交通が何もない地域とたくさんある地域に分かれているよう見え、逗子の実態と合わないため、観点 1・2 の表現も含めて再検討する。(事務局)

⇒この図の左側は「みんな車を使っている地域」を指しており、車を使えない人は虐げられているため、最低限のサービス(週 1 回のデマンド等)を提供するという意味である。逗子は市場原理の中で多くのバス・タクシー・電車が走っている地域であり、この図を使うと誤解を招く。逗子の場合、数百メートル出ればサービスを受けられるが、その数百メートルが出られない人にどう対応するか(観点 1)と、渋滞によりサービスレベルが下がっているのをどう改善するか(観点 2)が課題である。目的が「都会で何を目指すか、田舎で何を目指すか」ではなく、「逗子で何を目指すか」であるべきである。(座長)

(5) 今後のスケジュールについて

- ・今後のスケジュールについて事務局から説明を行った。
- ・方向性については了承が得られた。

以上